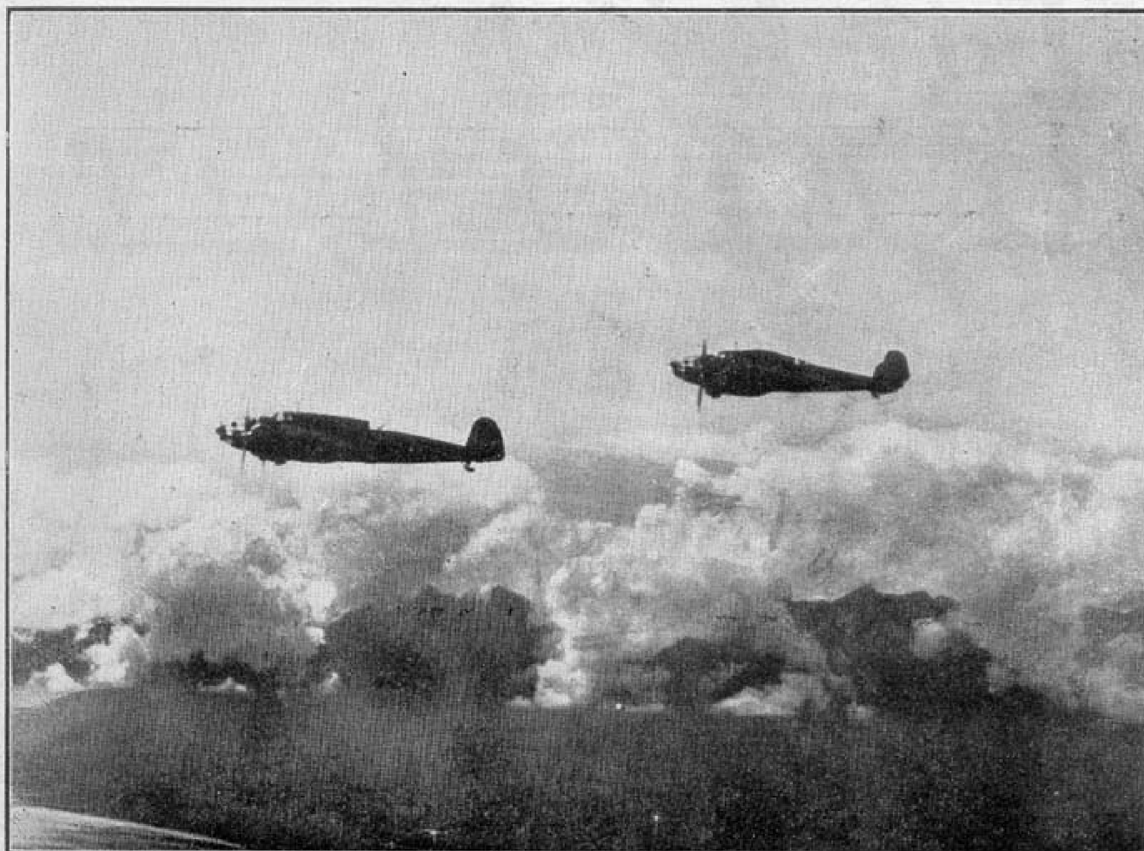
ARIPI ROMÂNEȘTI



ANUL I, No. 2
25 NOEMBRIE 1942

PENTRU INAMICII NOȘTRI...

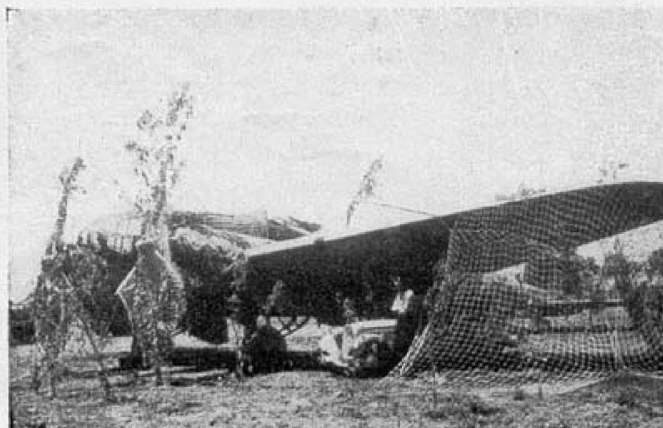




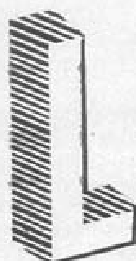
Sus: In formație, spre liniile bolșevice.

Stânga: Domnul Mareșal Antonescu de vorbă cu mecanicii și servanții unei escadrile aflată în linia de foc.

Dreapta: Un bombardier... în repaos.



MĂRTURISIRI



La 20 August 1942, revista „Magazinul Aeronautic" — astăzi „Aripi Româneşti" — a încheiat un an dela apariţia primului ei număr.

Născută din dorinţa de a pune la îndemâna luptătorilor noştri aerieni şi lucrătorilor din fabricile şi uzinele Aeronauticei Române o publicaţiune „familiară", revista „Magazinul Aeronautic" a fost — în primele ei trei numere — împărţită gratuit luptătorilor de pe front şi luptătorilor din fabrici.

Mai târziu — faţă de dragostea şi admiraţia mereu crescândă a publicului românesc pentru strălucitele fapte de arme ale sburătorilor noştri — revista a început a fi răspândită şi în rândurile marelui public românesc, care a primit-o cu toată bunăvoinţa şi cu toată încrederea pentru viaţa şi viitorul ei.

De altfel, cu orice risc material, am fi continuat apariţia! Faima sburătorilor noştri, isprăvile şi sacrificiile lor de sânge, îndreptăţeau din plin hotărîrea de a „trâmbiţa" în interior — acasă — bravura, dârzenia şi modestia lor!

Conducerea superioară a aviaţiei — Domnul General aviator Jienescu, subsecretarul de stat al aerului şi Domnul Comandor inginer Popp, secretarul general — a hotărît să sprijine revista şi mărturisim că fără înţelegerea, sufletul şi inima lor de sburători, revista „Aripi Româneşti" nu ar fi putut niciodată fi oferită publicului şi luptătorilor noştri aerieni, în condiţiunile tehnice actuale şi la un preţ de vânzare ce nu acoperă nici hârtia...

Rămânem recunoscători fabricilor, uzinelor şi instituţiunilor de aviaţie sau particulare cari s'au înscris sau au continuat abonamentele lor, precum şi celor cari — încurajându-ne — ne dau certitudinea că suntem pe drumul bun şi dela care nu ne vom abate niciodată!

Continuăm deci să apărem şi să ne scriem revista în limba ţării, cu prieteni şi colaboratori de obârşie neaoş românească şi *numai* pentru acel public care vrea să urmărească în mod sincer şi cu suflet românesc, truda, sacrificiile şi gloria oastei şi aviaţiei noastre, care se bate şi azi acolo — la Inalta poruncă a Regelui şi a Mareşalului nostru — pentru drepturile sfinte, dar mai ales pentru existenţa însăşi a Neamului Românesc!

Relatarea faptelor de arme, publicarea imaginilor de pe front sau a chipurilor dragi ale celor ce luptă — în bătaia soarelui, a vântului sau a gerului cumplit — constitue pentru noi, cei rămaşi acasă la adăpostul liniştit, singurul şi modestul nostru prinos de dragoste, respect şi recunoştinţă adus oastei, aviaţiei şi bravilor noştri sburători!

AL. DEMETRESCU



LEU ROMANESCU



Cercetând amplasamentele flotilei.
(S. M. P.)



Trecând spre avioane...
(S. M. P.)

DOMNUL MAREŞAL ANTONESCU, CONDUCĂTORUL STATULUI ROMAN ŞI COMANDANTUL DE CĂPETENIE AL OŞTIREI, A INSPECTAT RECENT O BRAVĂ FLOTILĂ DE VANATOARE ROMANEASCĂ, CERCETAND CU DEAMANUNTUL ACTIVITATEA SBURĂTORILOR ROMANI ŞI MATERIALUL DE SBOR. IN ACEASTĂ INSPECŢIE DOMNIA SA A FOST INSOŢIT DE CĂTRE DOMNII: GENERAL AVIATOR GH. JIENESCU, SUBSECRETARUL DE STAT AL AERULUI, GENERAL GERSTENBERG, ATAŞATUL AERONAUTIC GERMAN ŞI ŞEFUL MISIUNII MILITARE GERMANE IN ROMANIA, GENERAL DAVIDESCU DELA CABINETUL DOMNULUI MAREŞAL, GENERAL AV. GH. VASILIU COMANDANTUL UNEI REGIUNI AERIENE, COLONEL WOLDENGA COMANDANTUL UNEI UNITĂŢI DE VANATOARE GERMANE, C-DOR AV. ROMANESCU, COMANDANTUL FLOTILEI INSPECTATE, ETC...







Intr'un cerc de sburători români și germani. (S. M. P



Domnul Mareșal Antonescu cercetând avioanele. (S.

MAREȘALUL NOSTRU PRINTRE SBURĂTORI



In fața unuia din glorioasele noastre avioane de vânătoare. (S. M. P.)

...nele aliniate pentru a fi trecute în revistă de Domnul Mareșal



(S. M. P.

ÎNTR'UN CIMITIR DIN STEPA CAZACILOR


Vedere generală a cimitirului

SUNTEM de trei zile cantonați la un sovhoz, așezat în plină stepă.

Urmele războiului care a trecut pe aci cu 2 luni în urmă, sunt pretutindeni vizibile: găuri imense, fiare strâmbe, roți și șenile stau risipite alandala pe câmpie.

In albia unui râu secat, cadavre de animale descompuse stau clae peste grămadă, răspândind în atmosferă o duhoare sufocantă.

E o după amiază turbure cu cerul brăzdat de trâmbe de nori cenușii. Un sentiment de arzătoare tristețe ne stăpânește pe toți trei.

Cu o zi înainte aflasem dela un camarad aviator, poposit la sovhoz, că la T., localitate situată la câțiva kilometri, zace sub țărâna încă proaspătă, bietul nostru prieten Ion Istrăteanu, coleg de presă și camarad de hoinăreală și certuri de întârziată boemie.

Ne întâlnisem ultima oară la Café de la Paix. Cine să bănuiască atunci că a doua noastră întâlnire va avea loc departe în stepa desolantă a cazacilor, la aproape 2000 km. de București?

In drum spre T., camarazii mei deșiră amintiri din viața lui Ion Istrăteanu, magistrat, avocat, și scriitor, animator de sentimente ori unde le întâlnea, Ion a trăit și a muncit ca un brav.

Anonim și modest, așa cum se cuvine. Cu aceste gânduri și cu imaginea prezentă a defunctului, pășim agale pe drumul întortochiat care duce spre T. O herghelie de cai mărunți cu coamele fluturând, ne tae calea în goan[a] In urmă aleargă călare cu harapnicul șerpuind deasupr[a] capului, un băețandru în rubașcă de culoare cafenie. Chic[hio]tele lui răsbat până departe peste câmpia searbădă.

Goana aceasta cu caii prin stepă e un fel de distracți[e] căzăcească. Poate singura distracție adevărată a localni[ci]cilor care, când se simt toropiți de neliniști și plictiseal[ă] încalecă și încep goana sălbatecă, fără sens și fără sco[p] pe întinsurile nesfârșite din cotul Donului. Ei trec ca nă[]lucile pe lângă tine și în urma lor nu rămâne decât un no[r] alb de colb înnecăcios, care se distramă încet în bătai[a] vântului.

T. e un fel de târg sumbru și trist. Războiul a trecu[t] prin el aprig și vijelios. La fiecare pas întâlnești ruine [și] sfărâmături de mașini. Zidurile și clădirile rămase în p[i]cioare sunt negre de fum.

Pe fețele copiilor și bătrânilor pe care le întâlnim î[n] cale groaza nu s'a șters încă. Ochii lor continuă să pr[i]vească holbați iar culoarea pământie a obrajilor amintește lipsurile îndurate și nopțile trăite în hrube și gropi.

Dincolo de gara pitică și mânjită de funingine e u[n] fel de maidan pe care stau înfipte vreo douăzeci de cruc[i].

Ne îndreptăm spre ele cu inimile strânse.

„Locot. aviator Ion Istrăteanu". Inscripția e săpat[ă] de curând. Mort ca un erou, el a fost îngropat aci d[e] câțiva camarazi de victorii și viață primejduită.

In dreapta și la stânga lui citim pe alte cruci: *He[l]mut Herbart, Andreas Karl...*

Din câteva crengi cu frunzele îngălbenite închipuir[ăm] o coroană pe care unul dintre noi o așează pe gâtul cruci[i]. Ochii ni se pierd departe spre asfințit, unde cerul cad[e] pe pământ... Din gară străbate fluerul ascuțit al unei lo[]comotive.

Un copil în sdrențe se joacă în praful drumului c[u] un ogar jigărit. La întoarcere spre sovhoz ne-a prin[s] întunericul. Undeva în depărtările haotice a răsărit [și] luna. Unul dintre noi își aprinde o țigare, iar altul apr[o]pie ceasornicul de flacăra slabă a chibritului. E ora [] după amiază.

In stepă e noapte.

Sold. T. R. ION PANAIT
Reporter de război S. M. P.
pentru Aeronautică


Aici odihnește Ion Istrăteanu, erou și santinelă [illegible] a Neamului nostru în Est.


In cimitirul german dintr'o localitate din cotul Donului. X: Mormântul colegului nostru de redacție Ion Istrăteanu.

BOPPI DE FRONT

Era'o dimineață posomorită și pe aerodrom nu activau decât mecanicii și lucrătorii dela amenajamentele de iarnă. Cerul acoperit de o placă murdară, terenul desfundat de ploaia din ajun ca și singurătatea stearpă și dezolantă, că azi e o zi de nostalgii dramatice, o zi în care nu se sboară, o zi în care vrei să scapi de chinuitoarele tristeți care bântuie în jur, nu trebuie să stai nici o clipă locului.

Dar unde să te duci, când pretutindeni e gol și deprimare? Satul e pustiu și plin de ruine, pâlcurile de prizonieri obosiți și indiferenți, nu prezintă nici o curiozitate, iar în trenul care a sosit astă noapte în gara mică cu lilieci și cucuvelele amorțite, nu e nimeni. Din încurcătura acestor sentimente și întrebări m'a scos un camarad, sublocotenentul de rezervă Cârciumărescu dela escadrila de observație, căruia pentru calmul și permanenta lui dispoziție i se mai spunea și „Nenea".

— Hai, domnule cu mine la „Boppi"! Acolo nu te plictisești niciodată".

Am primit cu bucurie invitația și grație ei am făcut în acea zi de toamnă tristă, cunoștința unor oameni excepționali.

CE ESTE UN „BOPPI"

In primul rând un om tânăr, apoi sănătos, apoi vesel, apoi de curaj. Cumulul acesta de calități întrunite cu alte virtuți și aptitudini, dă în aviație un bun pilot de vânătoare. Dar pentru a deveni un „Boppi" autentic nu este deajuns. Se are în vedere la selecționarea unui „Boppi", de un timp de trei până la cinci secunde, timp în care nu orice individ pus în condițiuni fizice extraordinare, poate rezista. Deaceia, candidatul la examenul de „Boppi" este cercetat la.. microscop. Ochiul, gura, inima, ficatul, șira spinării, toracele, în sfârșit, toate piesele anatomice din care este alcătuit bietul om, sunt supuse unor asidui încercări de laborator, încercări din care puțini dintre cei veniți, rămân mai departe. Iar după ce au trecut prin fel de fel de filiere și pe sub fel de fel de lupe, tânărul candidat, stors, surescitat, cu nervii sbârnâind de încordare și capul ciocănit de multe degete savante, trebue să mai treacă o ultimă probă: să fie calm.

Dar în definitiv dece atâtea examene și pretențioase cercetări?

Ce este un „Boppi"?

Nimic altceva, decât un pilot român de Stukas-uri românești. „Boppi" nu înseamnă dealtfel decât *„bombardier în picaj"*.

ACASĂ, LA UN GRUP DE „BOPPI"

Toate aceste explicații, le-am primit pe drum și firească mea nedumerire m'a făcut să-l chinui pe însoțitor cu multe întrebări:

— „Cum domnule, avem și noi asemenea piloți?

— „Ai să-i vezi"...

Citisem despre aviatorii germani de Stukas-uri, lucruri extraordinare. Rezistența lor formidabilă, pregătirea metodică, curajul nebun și apoi modul îngrijit și ceremonios cum sunt tratați și primiți în armata Reichului: alimentația, cazare confortabilă, distracțiile, faimoasele concedii de odihnă și refacere însorite de pe pantele munților și falezele mărilor...

— „Dar ai noștri?"

— „Ai răbdare omule", mă liniști camaradul, iată am și ajuns!"

Chirciți, am intrat într'un bordeiu cufundat într'o lumină semi-obscură. In mijloc o masă de campanie. Un telefon, scaune improvizate, parașute, combinezoane de sbor, etc., etc. Apariția noastră a fost întâmpinată cu un asurzitor „ura"! Apoi întrebările curg:

— Domino? Șah? Table?

— Ce jucați?

— Bani aveți? să vă curățăm la iuțeală"

— Luați loc... Câte o țigare și-o bomboană băeților...

Așa i-am cunoscut pe „Boppi". Veseli, cu inima caldă și darnici, gata oricând să-și ofere tot. In bordeiul lor, izolat pe aerodrom, e întotdeauna o atmosferă de tinerețe și optimism. Simplitatea și franchețea lor, — mărturisesc — m'au cam dezorientat la început, pentrucă literatura „înghițită" despre picai și piloții de picai îmi lăsase impresia că trebue să mă întâlnesc cu niște oameni țepeni, sobri, distanți cu fețele supte de sânge și ochii voalați de oboseală.

UN „BOPPI" NE VORBEȘTE..

In fumul de țigări și discuțiile dela joc, căpitanul Cara Ion ne spune:

— Românii rezistă foarte bine și din această excelentă echipă de „Boppi" cu care am venit recent pe front, mulți execută câte 2—3 picaje pe zi. Experiențele făcute până acum au dat rezultate mulțumitoare. De o singură nemulțumire mă pot plânge: dorința de întrecere. Trebue să fac mari eforturi ca să-i stăpânesc.



Intr'un grup de sburători germani, un căpitan român dela vânătoare își povestește luptele pe care le-a angajat deasupra Stalingradului. (S.M.P.)

— „Domnule căpitan, — întreb, — există o celebritate vestă a sborului în picaj. Ai noștri cum se comportă?

— „După aceleași legi și cu aceiași eficacitate. Condițiile noastre sunt mai grele, deaceia cu mândrie trebue să remarc, performanța extraordinară pe care au stabilit-o de când activăm, piloții români de bombardament în picaj".

Am întrerupt aici conversația și mi-am aruncat o privire în jur: oamenii aceia din bordei săvârșesc în fiecare zi acte, pe care unii dintre noi nici nu și le pot imagina. Inchipuiți-vă numai: In timp ce dumneata îți faci siesta, sorbindu-ți somnoros cafeaua, el se urcă în înaltul cerului, de unde cade la un unghiu de 80 grade, deasupra obiectivului. După ce își aruncă bomba, își rotește ochii pe cer și dacă zărește undeva, prin cutele norilor un punct negru, se ridică vertiginos la el, să cerceteze dacă nu cumva e un avion inamic. Pentru că un „Boppi" după ce își aruncă bombele devine vânător. Și asta de două-trei ori pe zi.

Am stat până seara în bordeiul lor, încercând deseori să aduc vorba despre curaj și despre riscurile pe care le întâmpină, „Boppi" însă refuză să întrețină asemenea discuții.

Sunt prea entuziaști și prea veseli, ca să alunece într'o zi urâtă de toamnă, în asemenea probleme.

Sold. t. r. Boghizan P. I.

Reporter de războiu S. M. P. pentru aeronautică



La o unitate română de „Boppi" (S.M.P.)



Gata de decolare. (S.M.P.)



Echipajul cu atenția încordată, formează un tot nedespărțit cu avionul în tot aspru! sbor deasupra liniilor dușmane. (S. M. P.)

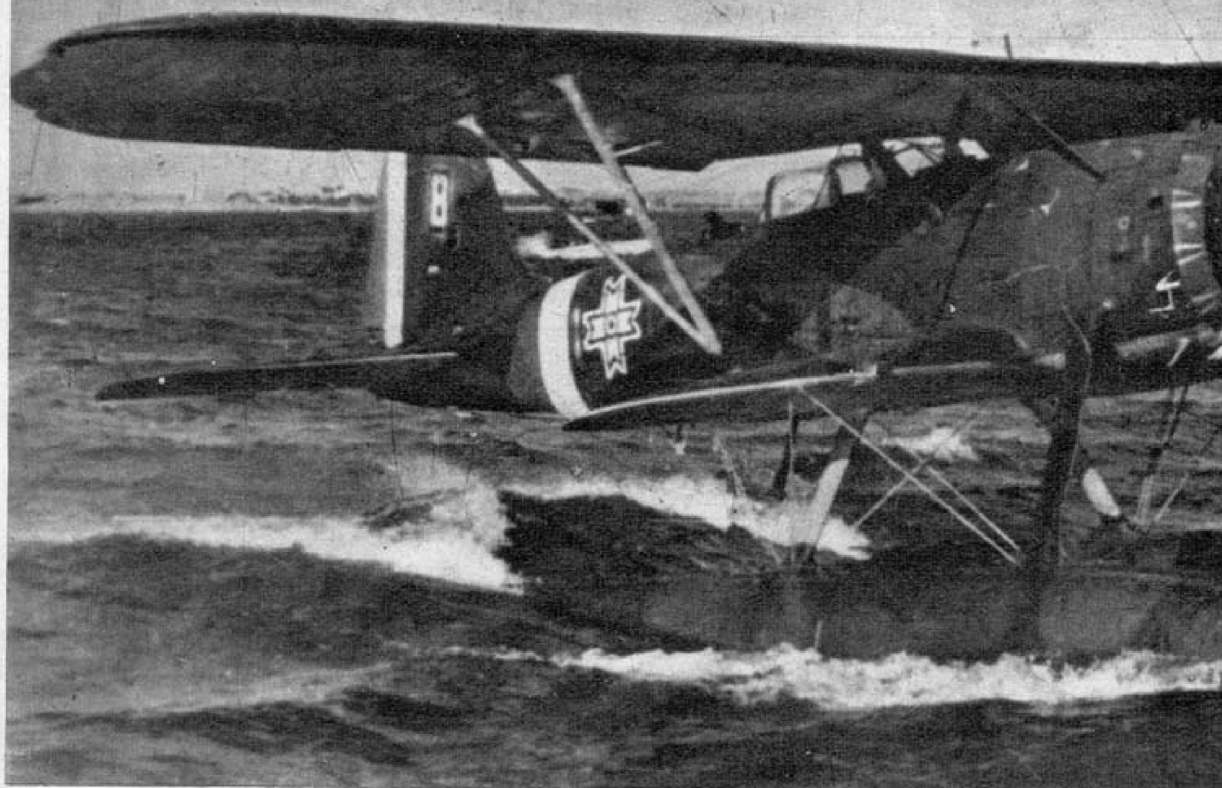


Noaptea, la postul de comandă al unui grup de aviație, se primesc ordine (S. M. P.)

Aripi ROMÂNEȘTI ÎN LUPTĂ



Hidroavioanele românești stăpâne pe cerul Mării Negre (S. M. P.)





Bomba sovietică neexplodată a luat chip de...focă. (S. M. P.)



Sburătorii unei flotile de vânătoare decorați cu Crucea de Fier

(Foto Pomuț)



Prin aripa avionului a trecut un proectil sovietic. Totuși avionul și-a îndeplinit cu succes greaua lui misiune (S. M. P.)

Medalioane

Lt. Av. Silviu Turcaş

Numele lui ne era cunoscut pentrucă isbutise să devină un nume de circulaţie în aeronautica de pregătire, de primă fază, i-am putea spune. Silviu Turcaş a fost unul din instructorii de temeiu ai şcolilor noastre de pilotaj particulare.

Peste patrusute de tineri piloţi eşiţi din şcolile A.R.P.A., C.F.R. şi D.A.C. au trecut pe sub bagheta de instructor a acestui deosebit de harnic ofiţer şi profesor şi îşi datorează aripile dârzeniei lui de muncă şi perseverenţă. Silviu Turcaş în cele 2268 ore de sbor ce avea la activ, dealungul celor 12.110 aterisaje ce a făcut cu scolarii săi întru ale sborului, nu şi-a umbrit activitatea cu nicio urmă de oboseală, cu nici o îndatorire neîmplinită.

Inainte de a se angrena în marea maşinărie a creării de noui piloţi, Turcaş fusese ofiţer în Flotila de Gardă din Cluj. Camarazii săi de aripi nu-l vor uita pentrucă un om cu armătura sufletească şi morală cu ale acestui aviator nu se poate uita. După o strălucită activitate în această flotilă de elită a aviaţiei noastre, tânărul ofiţer, care trecuse un excelent examen de iniţiativă şi organizare, este destinat pentru pregătirea noilor promoţii de ofiţeri, lucru pe care, după cum arătam mai sus, îl duce la întreagă şi bună împlinire. Bombardamentele epopeice ale bravei noastre aviaţii îl află pe Turcaş „la punct", strunind şi cizelând calităţile de sburători ale elevilor săi.

Când doreşte să plece pe front, acolo unde luptele se arătau mântuitoare, este reţinut de şefii săi, pentrucă este extrem de util acolo unde munceşte cu sârg. I se promisese că anul acesta, dupăce avea să termine programul de sbor cu cea mai nouă promoţie de sburători români, avea să plece pe front. Visul lui cel mare... Vis pe care o moarte la manşa avionului său, îl stinge odată cu toată vlaga, cu toată tăria de creator a acestui ales sburător.

Pe mormântul lui o lacrimă şi toate sentimentele noastre de mândrie românească!

EUGEN CAMENCIANU

Era înalt şi frumos. Era senin şi vioiu. Energic şi luptător. Brav şi camarad. A fost un as. Când l-am cunoscut era la a cincea victorie aeriană. Şi totuşi mi-am mărturisit atunci că adjutantul aviator Eugen Camencianu mi părea să fie un om plin de el, un încrezut adică. Felul lui volubil de a fi, gesturile lui svelte îl arătau de-a [illegible] sufletească deosebită acolo unde inima lui caldă afla omenie şi înţelegere.

De un patriotism cald, lipsit de nuanţe declamatorii. Poate de aceea atât de convingător, acest brav sburător român credea [illegible] sfinţenie în destinele Ţării şi Neamului său. Şi cu această credinţă şi-a încălecat Bucefalul cu aripi şi motor, în dimineaţa de 22 iunie 1941, ca să calce din biruinţă în biruinţă. A luptat în escadrila 53, faimoasa escadrilă a lui Horia Agarici, a căpitanului Emil Georgescu, a asului nostru Andrei Rădulescu, a lui Bâzu Cantacuzino. Era născut la 4 Aprilie 1918. Avea deci numai 24 de ani. În floarea vârstei, în plenitudinea forţelor lui de sburător, de bărbat întreg. A absolvit şcoala de pilotaj C.F.R. în anul 1935, iar un an mai târziu era pilot de răsboiu absolvind şcoala de pilotaj militar. În 1938 este destinat unei flotile de vânătoare în cadrele căreia avea să înveţe ce e viaţa, ce e lupta. Să înveţe adică cum să trăiască şi cum să moară româneşte. Îngereşte. Autor a zece victorii aeriene în cea dintâi parte a răsboiului antibolşevic, Eugen Camencianu era posesor al Crucii de cavaler al „Virtuţii Aeronautice", cu două barete, lângă care pe pieptul lui lat şi sănătos aninase „Virtutea Militară" şi „Crucea de fier". În materie de victorii aeriene acest flăcău de 24 de ani era al treilea pe ţară şi dacă moartea nu l-ar fi prins aşa, pe nevestite în carlinga avionului său, multe şi mari ar fi fost faptele lui. Aşa, a fost scris ca Eugen Camencianu să treacă în veşnicia Neamului său cu o clipă mai devreme.

Cei ce l-au cunoscut, iubit şi au trăit în apropierea lui, vor şti că atâta vreme cât ţara va cere, vor trebui totdeauna să urmeze pilda de jertfă a unuia din cei mai iubiţi camarazi ai lor: Eugen Camencianu.

L. A.


† Adj. av. Eugen Camenci


† Lt. av. Silviu Turcaş


Inainte de a porni înt
glorioasele-i misiuni

AVIATORUL

de PETRE PAULESCU

Mă razim pe azur și necuprins
Pe blocuri de lumină și candoare,
Cu aripile mele-s neînvins
Când mă pornesc — vârtej — la vânătoare

Trec munții, valuri, valuri, pe sub mine
Și crestele lucesc ca niște steme;
Trec nori de fum și fulgere divine
Și parcă sunt despicător de vreme.

Stau satele lungite lângă ape
Și câmpurile dorm sub arșiți grele;
Văile tânjesc ca niște mari pleoape
Și marea-și mișcă undele, vintrele.

Descalec din văzduh și infinit
Și țara mi-este freamăt în motoare;
Fac jaf în spații și sunt nebiruit
Cu pajura mea verde, rotitoare.

Urc și cobor spre zarea jertfei sfinte;
Și-mi cresc pe umeri vitejii albastre;
Am dârz elan în sângele fierbinte
Și port în aripi granițele noastre.

Rotesc mari sboruri peste tot dușmanul
Și fulger veneticii cu rafale;
Imi duc la biruință „Uraganul"
Dând Rusiei fantastice târcoale.

Eu sunt cutezător de orizonturi
Și vulturul meu scrie grea baladă;
Cu „roșii" eu mă bat pe-atâtea fronturi
In româneasca, sfânta cruciadă.

Poem aviatorilor

de FANE GEORGE PAJIȘTE

Cer de fum cu mii de stele slăvile mereu le spintec

Păsările 'n fier croite: avioanele 'n picaj.
De mitralii inroșite freamătă cerul în cântec.

Vitejia 'nseninează sburătorii în viraj.

Avioanele în furii sfredelesc înalt de zare,
Raza morții se anină în acest concert de luptă;

Pământenii-și prind privirea în suprema încordare

Urmărind cuprinși de spaimă înzărita slavă ruptă.

Avioanele 'ndârjite se isbesc în cruntă cale
Și din slăvi coboară 'n flăcări siluete 'n joc de vrile.

Voi, aviatori de-apururi stăpâniți de zări astrale,

Infruntați cu vrerea voastră îndrăcite proectile.

Cerul copleșit de luptă tremură în vâlvătaie

Și aruncă umbre triste peste holdele bogate
Drum de viață, drum de moarte, visul vostru 'n ceruri tae

Și'n mândria românească veșnicia vremii bate.





La postul de comandă, deasupra liniilor dușmane. (S. M. P.)

Cronica războiului
de ROMULUS SEIŞANU

Activitatea AVIAŢIEI BELIGERANŢILOR



Echipajul unui bombardier german sburând spre victorie. (P. K.)

CU toate că iarna, cu zăpezile, viscolele scăderile mari de temperatură şi reducerea vizibilităţii a apărut, de câteva săptămâni în regiunile arctice acoperite de *Tundras*, în stepele străbătute de Volga, ca şi în cele muntoase din Caucazia, activitatea aviaţiei germane şi române pe frontul oriental a continuat fără întrerupere între 1—15 Noembrie, mai cu seamă în zona sa centrală şi meridională. Această activitate s'a desfăşurat, atât sub forma sprijinului dat operaţiunilor locale întreprinse de trupele germane şi române, în sectorul Donului mijlociu; în sectorul dintre Don şi Volga; în sectorul Stalingrad; în sectorul Tuapse şi în cel al Terekului din Caucazia, cât şi sub forma incursiunilor în spatele frontului sovietic, pe o mare adâncime, împotriva căilor de comunicaţie (linii ferate, şosele şi căi navigabile), a concentrărilor de trupe, ca şi a diferitelor obiective militare.

Aviaţia română, în colaborare cu cea germană, a întreprins numeroase atacuri cu rezultate apreciabile, în regiunea Volgei inferioare şi a mării Caspice din apropiere de Astrahan, împotriva transporturilor militare şi a căilor de aprovizionare inamice.

Cum teatrul de război din Caucazia, în urma barajului stabilit de forţele germane şi române în dreptul cotului fluviului Volga, la Stalingrad, a rămas dezarticulat de cel din centrul şi nordul U. R. S. S.; iar armatele sovietice din acest spaţiu nu mai dispun decât de linia ferată dela Baku-Macaci-Kala-Astrahan, prelungită cu linia ferată dela Astrahan în sus ce trece pe partea stângă a fluviului Volga şi de căile navigabile maritime de pe marea Caspică. Aviaţia germană şi română a căutat să întrerupă aceste mijloace de comunicaţii spre a zădărnici curentul de transporturi — trupe, material de război şi carburanţi.



La manșe, sburând peste întinsurile Mediteranei (*Luce*)

Pe marea Caspică aviația germană a scufundat mai multe vase sovietice, — majoritatea lor petrolifere; iar instalațiile portului Tuapse, de pe coasta orientală a Mării Negre, au fost zilnic atacate de aceeași aviație și au suferit distrugeri. Tot din cauza aviației germane, care controlează bazinul oriental al Mării Negre, flota sovietică refugiată în portul Batum, a rămas paralizată; iar cea comercială sovietică nu mai îndrăznește să se aventureze în larg, spre a atinge puținele porturi ce au mai rămas în stăpânirea U. R. S. S.

In urma experiențelor făcute în cursul iernei trecute când temperatura a scăzut în unele părți ale spațiului oriental european până la— 40 grade; iar furtunile de zăpadă au fost frecvente, „Luftwaffe" s'a pregătit să înfrunte și iarna anului 1942—1943 în condiții și mai bune de cât în iarna cumplită trecută, printr'o pregătire tehnică pusă la punct, ca și prin echiparea echipagiilor impusă de cerințele temperaturilor celor mai scăzute. Avioanele de orice tip sunt prevăzute cu cele necesare contra ghețurilor, cabinele lor dispun de aparate de încălzit, ca și vestmintele piloților.

Personalul german nenavigant dispune și el de toate instalațiile tehnice necesare menținerii aerodromurilor în stare de bună funcționare, atât pentru pregătirea avioanelor în vederea operațiunilor izolate, cât și pentru organizarea atacurilor massive și succesive. Superioritatea cantitativă și mai cu seamă calitativă, — tehnică — a avioanelor germane, de luptă, de bombardament, de vânătoare și de recunoaștere — se menține cu toate sforțările ce le-au făcut aviațiile anglo-americane de a crea tipuri noui. Incă de anul trecut aviația britanică a anunțat, că nouile aparate de tip *Hurrican*, vor produce o revoluție în aviația de vânătoare, prin calitățile lor tehnice, prin viteza și maniabilitatea lor. Aparatele noui de vânătoare germane, experimentate în cursul acestui an, au dovedit însă superioritatea lor în toate angajamentele la care au luat parte, în ce privește construcția, ce le asigură rezistența, maniabilitatea și mai cu seamă viteza.

S'a constatat aceasta și în operațiile de pe teatrul african de nord, în Egipt și în Cirenaica.

Cu toată superioritatea cantitativă a aviației britanice, în faza întâia și a doua a bătăliei din zona El Alamein și apoi în cursul urmăririi forțelor italo-germane în direcția Tobruk-Derna-Bengazi, formațiunile aeriene germane și italiene au îndeplinit misiuni îndrăznețe și au susținut lupte grele și încoronate de succes, acoperind retragerea, susținând rezistența ariergărzilor și pricinuind pierderi severe formațiunilor britanice.

O altă acțiune importantă a aviației germane și italiene s'a desfășurat în Mediterana occidentală, împotriva flotei de transport anglo-americană, care a debarcat trupe și material de război în Maroc și în Algeria; ca și împotriva porturilor Alger și Bougie, a aerodromurilor din apropierea lor și a concentrărilor de trupe inamice în zona frontierei occidentale a Tunisiei. Numeroase vase de război și de transport anglo-americane au fost scufundate, sau grav avariate, în cât până la 15 Noembrie, 30 la sută din tonajul flotei de transport anglo-americane a fost nimicit, sau scos din serviciu. Aviația germană și italiană a contribuit apoi într'o largă măsură, la organizarea noului teatru de războiu din Tunisia, prin transporturi de trupe, și material, la Bizerta, Tunis și în alte puncte din zona frontierei orientale a Algeriei.

Pe lângă bazele din Italia, Sardinia, Sicilia, Creta, Dodecanez, Grecia și insulele din marea Egee și din marea Ionică și cele din Africa de nord (Tripolitania și Cirenaica occidentală), Germania și Italia, în urma evenimentelor petrecute în ultima decadă, provocate de debarcarea forțelor anglo-americane în Africa de nord franceză (Maroc și Algeria), mai dispune de bazele din zona litorală franceză a Mediteranei, de insula Corsica — care este o excelentă platformă pentru atacurile aviației în Mediterana occidentală; ca și de bazele din Tunisia franceză (Bizerta, Tunis, Sousse, Sfax, Gabes). Cu acest lanț de baze și poziții, aviația germano-italiană poate domina spațiul mediteraneean și african de nord unde operațiuni importante militare și aero-navale sunt în curs. Intre 1—15 Noembrie avioane britanice de bombardament izolate, sau în grupuri, formate din avioane de bombardament și de vânătoare au întreprins atacuri izolate împotriva câtorva orașe din Italia de sud și de nord-vest, din Franța de nord și Germania de vest.

Genova a suferit cele mai multe atacuri aeriene, în cursul cărora au fost distruse 14 palate istorice, printre care palatul Rosso, celebru prin pinacoteca sa și numeroase biserici și case.

Pe teatrul de război din Pacific, activitatea aviației japoneze și americană a fost mare, mai cu seamă în timpul bătăliei aero-navale din largul insulelor Salomon — în cursul căreia 73 de aparate americane și 41 de aparate japoneze au fost doborâte —; ca și deasupra insulelor Guadalcanar și Noua Guinee.

ŢARA NOASTRĂ


N. Grigorescu: Ţăranca


N. Grigorescu: Ciobanul cu turma


N. Grigorescu: Cu ...

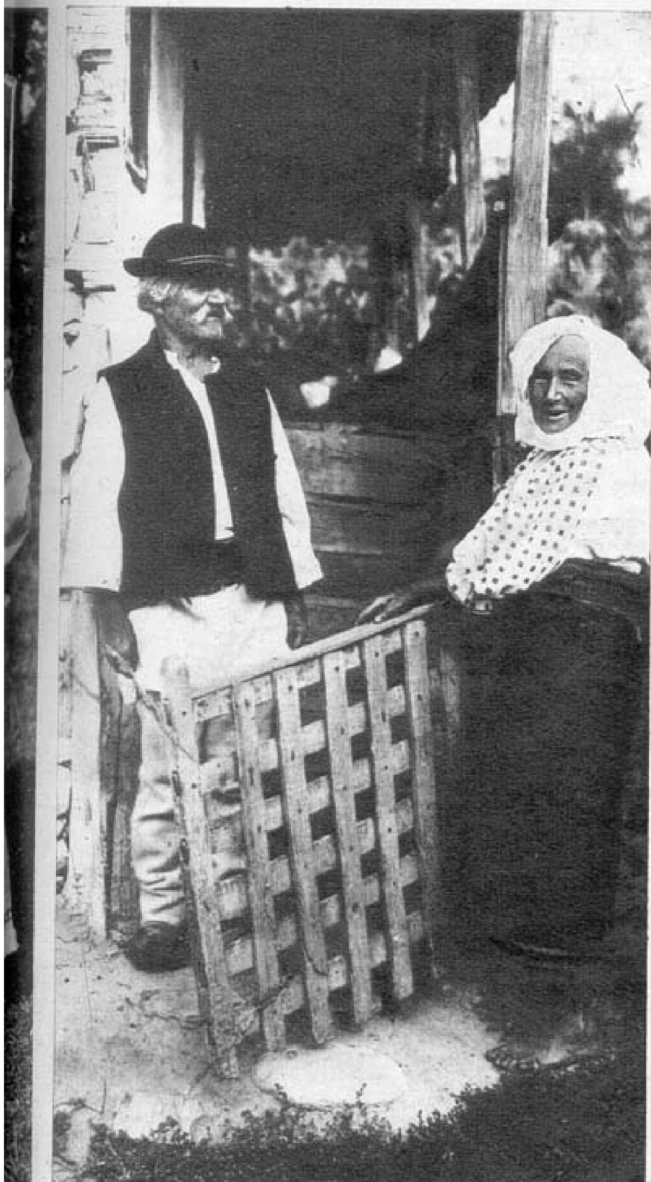

Luchian: Bucătărie ...

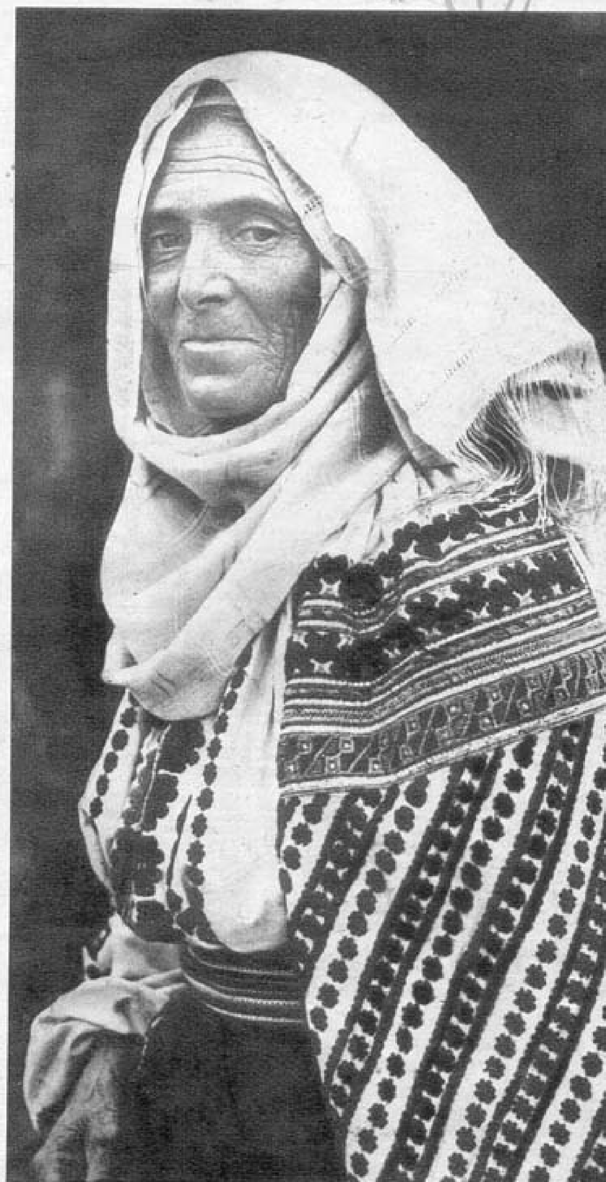

Port din ţar...

Sătence din Năsăud



15 2 43





…i

…i Desrobirii de la Chişinău

Ţărani din Argeş

Chip de munteancă

Făgărăşeni pornind la …



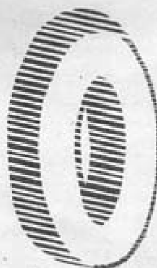




General aviator Scarlat Rădulescu

ACTIVITATEA L.A.R.E.S.-ULUI

DESPRE AVIAȚIA COMERCIALA ȘI VIITORUL EI. DESPRE RAZBOIU ȘI MATERII PRIME. DESPRE OAMENI ȘI ACTIVITATEA LOR. DESPRE MUNCA DE FIECARE ZI A SBURATORILOR NOȘTRI.



O CONVORBIRE cu domnul general de escadră aviator Scarlat Rădulescu, directorul general a excelentei noastre companii de navigație aeriană „Lares", este nu numai plină de învățăminte, dar deadreptul agreabilă.

In planul de lucru al revistei „Aripi Românești" intră asemenea convorbiri care au darul de a lămuri pe cititorii noștri — toți sburători sau cu alese afinități pentru aviație și aviatori — asupra numeroaselor și variatelor probleme cari se pun în legătură cu sborul în România.

Am început cu aviația comercială, pentrucă socotim că în desvoltarea viitoare a aripelor naționale, această ramură a sborului are cuvânt greu și rodnic de spus.

Cu această credință iată-ne într'o zi cenușie de început de iarnă, pe o lapoviță și o fulguire de anotimp alb în fașă urcând scările casei din strada Biserica Amzei, unde este instalată direcția societății. Mă primește un om de serviciu care mă anunță imediat directorului general.

Cu toate multiplele-i ocupațiuni d. general Scarlat Rădulescu află răgazul unei ore cât îi cer pentru această discuțiune, și fără un preambul prea lung, intrăm în subiectul care mă aducea la d-sa.

Prima intrebare, la care directorul soc. „Lares", îmi răspunde textual este :

Pe timpul războiului actual ce contribuțiune a adus societatea „Lares" aeronauticei de stat ?

Societatea „Lares", care de fapt este un organ angrenat efectiv în mașinăria de Stat, pentrucă 99, 99°/₀ funcționează cu capitalul statului, iar conducerea este numită prin decret Regal, a înțeles din primul moment să se incadreze în nevoile Statului cerute de situația specială de război.

Din 1941 activitatea societății se poate împărți în două epoci: începutul războiului dela 22 Iunie 1941 și continuarea războiului din 1942.

In prima epocă societatea s'a militarizat și a efectuat pentru front toate transporturile cerute de curieri, corespondență, răniți, transportând de foarte multe ori muniție și carburanți. In această perioadă avioanele societății au transportat :

1941 (Activitate 12 luni)

Kilometri parcurși în linii regulate	743.415	
Kilometri parcurși în misiuni militare	599.150	
Total :	1.342.565	
Pasageri, răniți, curieri	21.123	
Fret și material militar	525.736	Kgr.

1942 (Activitate pe 6 luni)

Kilometri parcurși în linii regulate	573.625	
Kilometri parcurși în misiuni militare	288.134	
Total	861.759	
Pasageri, curieri, etc.	13.103	
Fret, material poștă	263.267	Kgr.

In anul 1942 avioanele militare cari în 1941 erau în dotația LARES au lucrat in cadrele unitățeі militare.

Este de remarcat că intregul personal a depus o muncă excepțională și a infruntat toate riscurile, intrucât cu avioane nearmate și fără nici un fel de protecție aeriană, au sburat până in primele linii făcându-și cu prisosință datoria.

Din cadrele societății au fost distinși pentru această deosebit de fructuoasă activitate, următorii :



Confort și lumină: interiorul unui avion „Lares".



Bătrânii Capitalei într'un sbor de agrement (toți sunt trecuți de 55 de ani).



Aerogară „Lares": controlul greutății bagajelor.

Cu *Crucea de aur a Virtuții Aeronautice:* cpt. av. Udrischi Traian, of. echip. cl. II; Max Manolescu, adj șef. av.; Giosanu Milan, serg. tr.; Niculescu Viorel, piloții de linie Ionescu Al., Ionescu Gh., Tudose Stelian, Grozea Gh., Balotescu Al., cu *Steaua României cu spade:* cpt. av. Udrischi Traian. Cu *Coroana României cu spade:* Seteanu Mircea, Ionescu Gh., Manolescu Max. Cu *Crucea serviciului Credincios cl. II.* Negoiță Emil, Grozea Gh., Ciobanu Vasile, Ionescu Al., Ghigortza Radu.

In iarna anului 1941 s'a organizat un început de unitate militară pentru transporturile aeriene. Tot lucrul a fost făcut prin societatea „Lares". Toată iarna, pe timpul atât de aspru al anului 1941 spre 1942, cu toată vremea absolut neprielnică sborului, avioanele societății au ținut legătura cu frontul ducând materiale, curieri, comandanți și scrisorile atât de dorite de ostașii noștri lipsiți de legături rapide cu patria și căminurile lor.

Avioanele noastre nearmate, nepăzite, fără o protecție a navigației aeriene, au dus în Crimeea până în primele linii, nu numai benzină pentru avioanele de front, dar și pentru motorizatele, care în împrejurări extrem de grele lipsind trupelor, se înțelege dela sine în ce situație ar fi fost pe timpul îndârjitelor lupte de acolo.

Am avut avioane bombardate scoase din serviciu. Am avut răniți. Am avut eroi. Este fala modestului personal al societății de a fi știut fără preget și fără a fi de nimeni cunoscut, să stea neclintit la datorie.

Când s'a organizat o unitate militară de transport aerian, societății „Lares" i-a revenit onoarea de a instrui piloții acestei unități în școlile sale, de a forma radiotelegrafiști și mecanici de bord și de a da pentru împlinirea personalului din piloții societății. Intreaga asistență tehnică și reparațiile materialelor grupului de transport, au revenit societății „Lares".

In vara anului 1942, comandamentele superioare ale Statului au cerut ca soc. „Lares" să asigure legături aeriene atât cu țările cu cari avem alianțe, cât și cu centrele importante ale Țării noastre.

Viena, Milano, Budapesta, Sofia, Atena au fost legate în curse regulate și permanente de București. Cernăuți, Odesa, Tiraspol, Chișinău, Constanța, Aradul, Timișoara, Sibiul, Iașul, au fost deasemeni în mod permanent și rapid legate de Capitală.

Un curier militar a făcut *zilnic*, printr'un avion al soc. „Lares" legătura cu bazele cele mai înaintate ale frontului. Toate misiunile speciale de legătură cu marile unități române și germane, transporturile de înalte personalități ale Țării și străinătății s'au încredințat numai soc. „Lares". Este știut că M. S. Regele întrebuințează, în inspecțiile Sale pe front aproape exclusiv avionul. Domnul Conducător al Statului își îndeplinește înaltele sale îndatoriri în locurile îndepărtate de comandamentul său, numai cu avioanele soc. „Lares", sau conduse de personalul societății. Doamna Maria Mareșal Antonescu a ținut legătura cu organizațiile înaltei Opere de Patronaj numai cu avioanele soc. „Lares". Prezența peste tot locul a d-lui Prim-Ministru Mihai Antonescu s'a putut obține numai prin călătoriile rapide efectuate cu avioanele societății.

Este suficient să arăt pentru acest an care nu s'a încheiat încă, în câteva cifre, prodigioasa activitate a soc. „Lares" care nu trebue uitat că are avioane în serviciu de peste șase ani și că deci numai o activitate energică și atentă din partea tehnicienilor a putut ține pe linii avioanele sale.

In prezent societatea și-a încetat activitatea civilă și menține numai legăturile atât de necesare cu frontul. In acelaș timp pregătește materialul pentru cei 1.200000 km. pe care îi va parcurge cu avioanele sale în anul 1943.

— *Domnule General, vă rog să-mi vorbiți despre relațiile societății cu liniile aeriene similare ale statelor europene*

Și în acest an — continuă directorul general al „Lares"-ului — ca totdeauna societatea a avut raporturi de strânse și camaraderești legături de colaborare cu societățile: *Lufthansa, Ala litoria, All* și *Malert.*

Am regretat că societățile italiene nu au putut colabora și în exploatare aeriană cu noi, pentru motivul că avioanele lor au fost utilizate numai în scopuri militare. Sperăm că în anul viitor avioanele italiene vor putea împlini deziderattul comun de a colabora și în transporturi de pasageri cu noi, înlesnind cunoașterea și mai de aproape a sentimentelor atât de prietenești ale celor două popoare latine înfrățite prin jertfe de sânge, lupte, tradiție și istorie.

Regretăm deasemenea că societatea maghiară „Maiert", din lipsă de material, nu a putut fi prezentă întodeauna pe linia Viena-București. Sperăm că în anul viitor, raporturile comerciale atât de întinse altădată pe această arteră de circulație aeriană, vor fi reluate și îmbunătățite.

Cum vedeți desvoltarea tehnică și comercială a aeronauticei comerciale în general — a societății „Lares" în special — după războiu? Ce planuri de viitor aveți?

Nu mai poate fi pentru nimeni o întrebare dacă aviația comercială va juca sau nu un rol principal, după războiu. Categoric și recunoscut de competenți și chiar de profani, aviația comercială după războiu se va așeza alături și într'o concurență precisă de calea ferată și marină. Este suficient să arăt că în momentul de față există avioane care transportă 200 tone marfă, deci 200.000 kgr., sau 110 persoane cu bagajul respectiv, cu o viteză de cel puțin 350 klm. pe oră și cu o rază de acțiune care poate ajunge la 5000 km., fără escală.

Și Germania și Anglia și America au astfel de avioane, astăzi în serviciul armatei.

Nu trebue uitat că refacerea Lumii de mâine va cere rapide legături între piețele comerciale, că infrastructura căilor ferate este în bună parte distrusă, că tonajul vapoarelor de comerț a scăzut considerabil, că pentru construirea unui vapor se cere un an cel puțin iar pentru un avion câteva luni, că se va putea lucra în mare serie de fabricație, că, însfârșit, cel puțin 200.000 avioane de mare tonaj militare vor rămâne demodate sau fără întrebuințare pentru aviația milita-

(Continuare în pag. 26)



Aerogară „Lares" în zi de mare animație.



Personalul de linie „Lares"

ARIPI ROMÂNEŞTI



Pentru ti



In vederea pregătirii tinerilor noştri piloţi, conducerea aeronauticei pune mare preţ pe acţiunea premergătoare pilotajului: planorismul. In fotografia alăturată un planor pe punctul de a se înălţa in aer.

(S.M.P.)



Atenţia tânărului planorist este concentrată asupra aparatului care smucit dela pământ, câştigă înălţime.

(S.M.P.)



Deslipit de pământ, planorul şi-a câştigat repede independenţa de plutire. (S.M.P.)



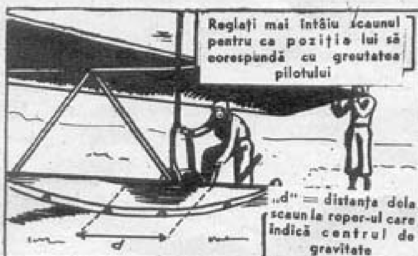
Tinerii planorişti de azi, viitorii piloţi de mâine, aşteaptă în ordine rândul la sbor.

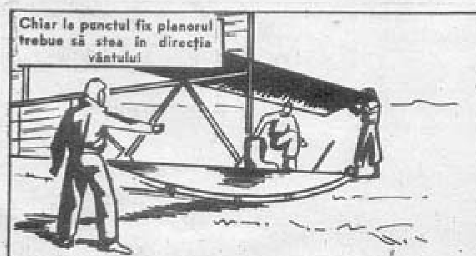




Desene executate de elevul Burianu Petruş din cl. VI-a liceului „Spiru Haret"









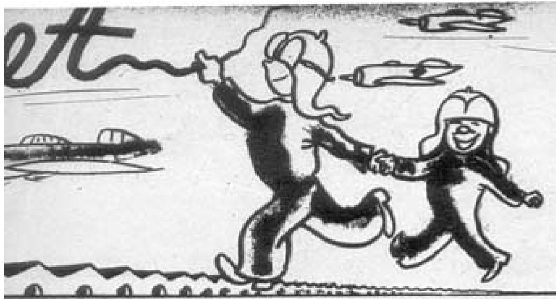


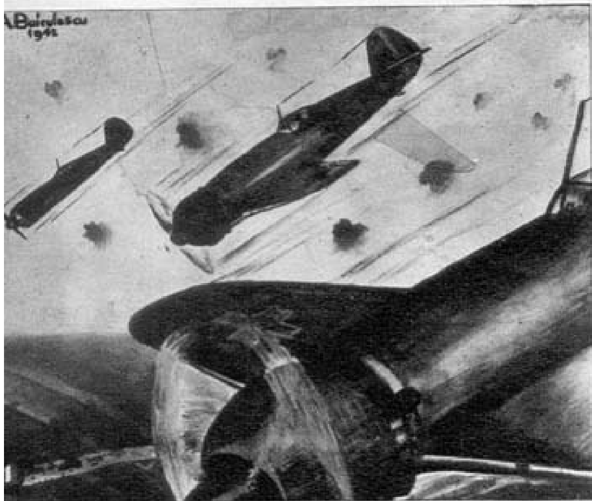


Fiţi mereu atenţi la sfaturile profesorului vostru. Executaţi conştiincios ceeace vă comandă. Nu faceţi nimic din proprie iniţiativă.

(va urma)

(19) 2 (47)



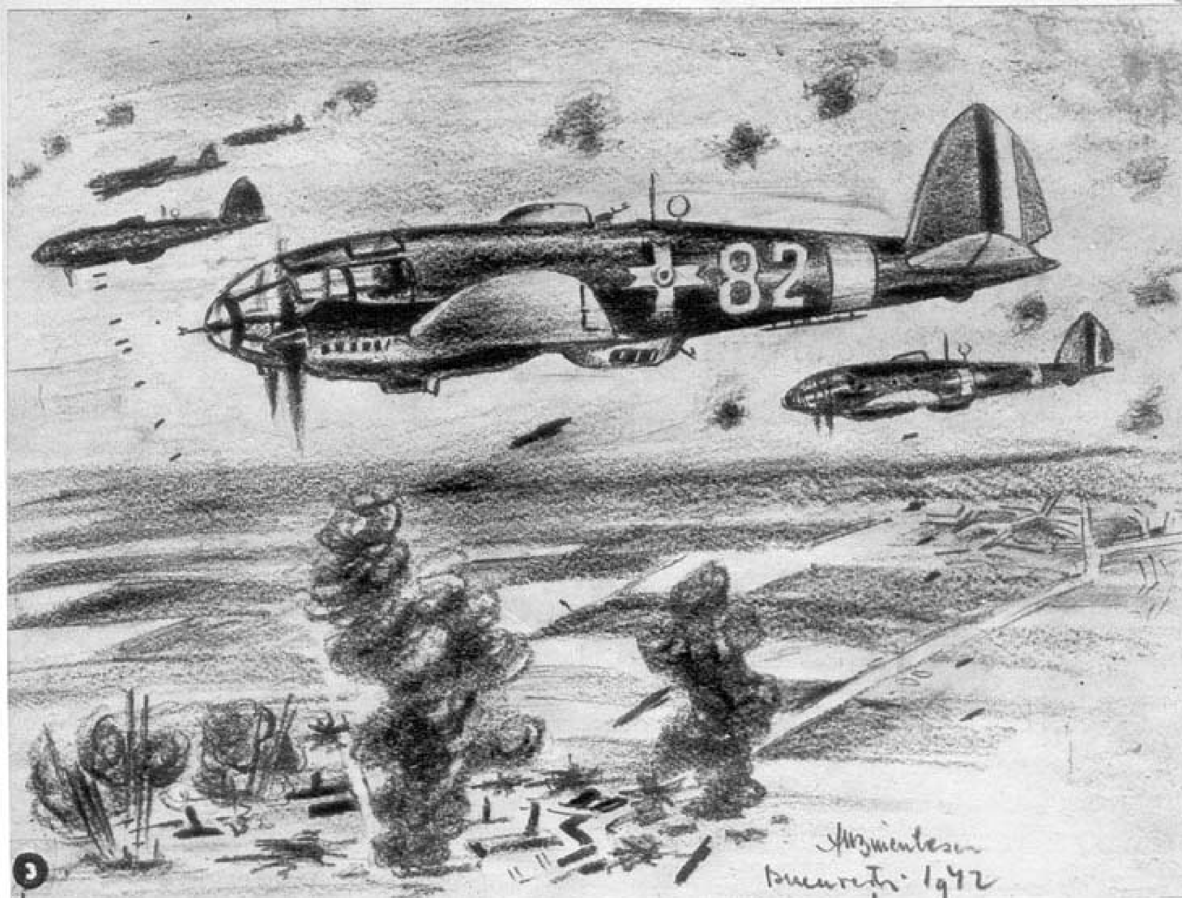




Desene executate de elevul A. BUICULESCU, cl. VI-a
liceul comercial „N. Bălcescu".

1. Atac la sol. Coloanele inamice sub tirul avionului român.
2. Picând, din slăvi, peste duşmani.
3. Bombardiere româneşti în plină acţiune.

(47)





'atrumotor italian decolând de pe un aerodrom italian, pentru un bombardament în Egipt *(Luce)*



Inspecția Ducelui la un centru experimental aeronautic italian *(Luce)*

Pe aerodromul unei școli de pilotaj italiană, fotograful a surprins un optimist grup de tineri sbur fasciști *(Luce)*



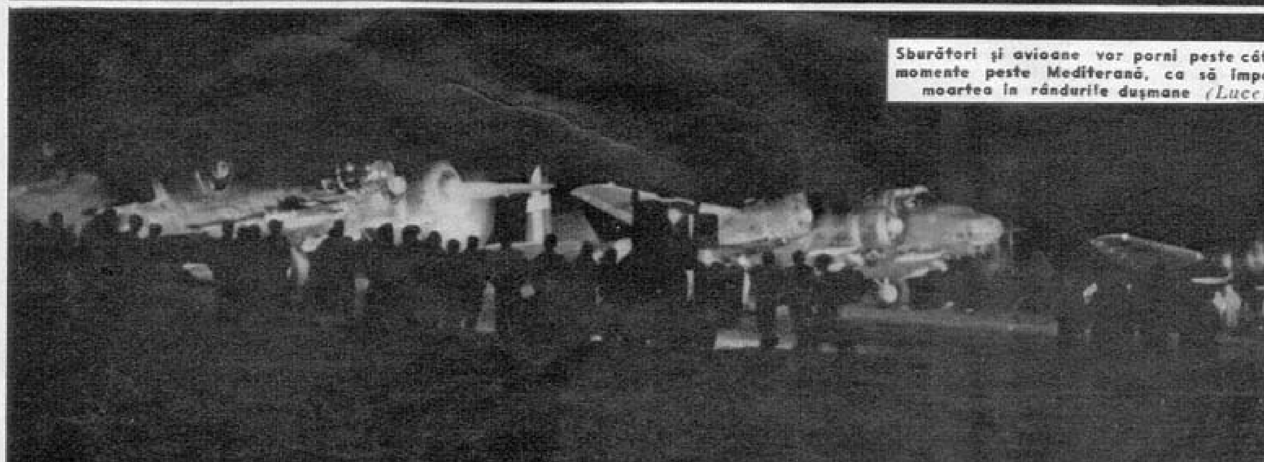
...fasciste gata de decolare în toi...
...de zbor ... noapte (Luce)



ALIAȚII NOȘTRI



O poză rară. Un „Blenheim" a fotografiat un avion italian „Macchi", dar nu a izbutit să ajungă acasă, pentrucă a fost doborît de avionul fotografiat. Astfel, poza a ajuns în posesia italienilor *(Luce)*



Sburători și avioane vor porni peste câte momente peste Mediterană, ca să împartă moartea în rândurile dușmane *(Luce)*





Bombardier în plină acțiune (S. M. P.)

DRUMURI D



S'A scurs duzina de ani de când tânărul călăreț cu aer de domnișoară în ultima clasă de liceu, se ținea scai de haina popularului sburător „Romeo Popescu".

— Domnule Căpitan n'am executat misiunea de navigație cu Farmanul!

Micuț, firav, părul și ochii întinați în funingine, mândru și zâmbitor cu o pereche de pinteni ca un coș de curți domnești purta sub braț o planșetă mare cadrilată cu elastice și lăsa să-i atârne de încheetoarea buzunarului, un creion înodat de două trei ori cu sfoară subțire, ascuțit la ambele capete și o gumă cu un elefant negru.

Romeo Popescu l-a privit lung, apoi l-a întrebat:

— Urmezi la sbor Ștefănescule?

Ștefănescu se uita mirat nevrând să înțeleagă întrebarea.

El știa că toți cei ce urmau la sbor, trebuiau înainte de a urca în avion, să facă o scurtă plimbare pe marginea câmpului de sbor.

Romeo Popescu a râs și i-a făcut semn cu capul

Ștefănescu a sărit în avion.

Motoarele au pornit și rând pe rând și-au ascuțit glasurile, în încercarea prelungă.

După ce se terminaseră și misiunile de navigație, îngânarea vrăjită a motoarelor încă se auzea în urechea lui Ștefănescu.

— Vrei să treci în aviație Călărețule?

El n'a răspuns, ascundea ceva în umbra genelor cănite, înfrățirea celor două arme, una a trecutului, alta a viitorului, cum se spunea pe atunci.

Ștefănescu și-a mușcat buzele și s'a dus pe drumeagul de peste aerodrom, în aceeași melodie cu bâzâit de cărăbuși.

O chemare mută îi gâdila urechea din vreme 'n vreme și iar se vedea apărând la aerodrom, agățată de planșetă, domnișoara sborurilor de antrenament.

— Iar ai venit domnule? De ce nu treci la aviație dacă ții atât să sbori?!?

Râdea, nu răspundea niciodată și parcă râsul lui era reflecția aurie a rozetelor dela cisme, iar glasul un acord al zornăitului pintenilor în goană spre carlingă.

După căderea Odessei, pe un teren de aviație aceiași pași de domnișoară călcau tiptil, parcă să nu trezească în aduceri aminte pe cei ce lipseau din rândurile sburătorilor.

Și cu cât încerca să treacă pe furiș, cu atât mai mult se răsvrăteau chemările strunite și-i dădeau brânci spre aripile deschise în răspântia gândurilor lui.

Incet, a tras de mână într'o parte, pe un tânăr sburător și l-a întrebat:

— Ce escadrile sunt aci?!?

Tânărul s'a uitat curios și n'a vrut să-i răspundă. Atunci Ștefănescu i-a arătat insigna de observator îngânând: „Și eu sbor și vreau să...

Motoarele se învârteau rotund și monoton, iar elicele abia se zăreau ca palele unei mori de vânt scăpate în furtună.

— Și vă întoarceți sau mergeți mai departe spre Volga.

— Mai departe, a răspuns tânărul grăbindu-se spre avion.

Ștefănescu s'a uitat duios pe urmele acelor ce nu și le întipăreau în huma pământului.

Ar fi dezertat în legiunea aripilor, însă o ghiață ascuțită i-a sbârlit părul.

S'a răsucit. Nimeni.

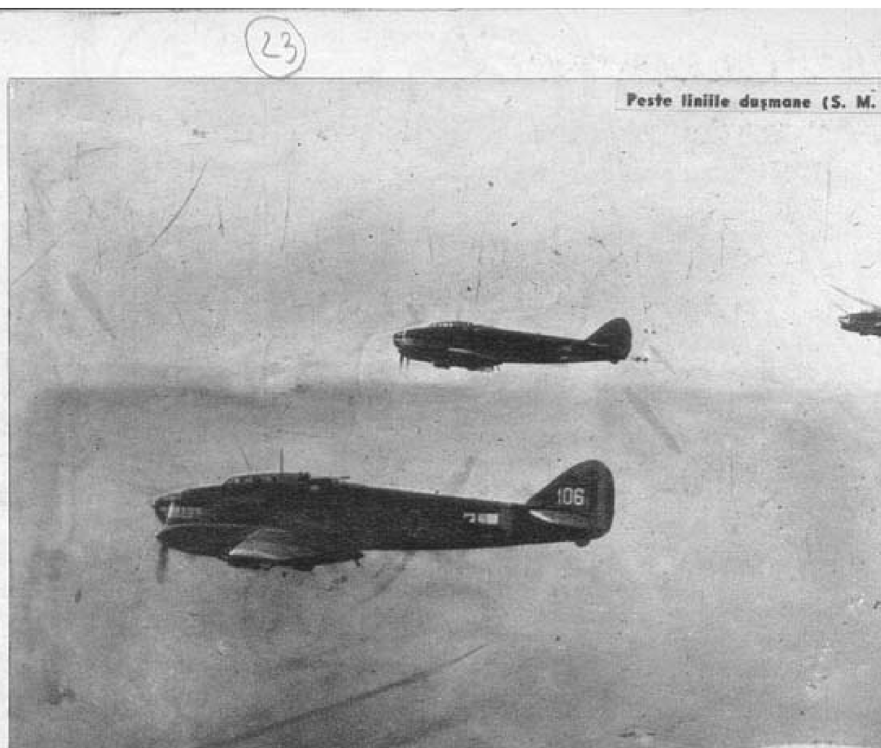
Motoarele, ele singure s'acordau deasupra pământului și-l chemau într'acolo.

Trecuse iarna; primăvara era pe sfâr-



In Rusia pe un aeroport în amurg





Peste liniile duşmane (S. M.

şite şi soarele dogorea mai tare fără să întreacă fierbinţeala sufletului.

Se uita şi întreba pe fiecare aviator.

— Măi cum să fac să-mi execut orele de sbor, însă nu aici, pe front într'o escadrilă de recunoaştere sau bombardament?

Fiecare îi spunea verzi şi uscate, fără să-i mângâie dorul de pe drumul trudei.

Intr'una din zile s'a prezentat Comandantului Şef al Aviaţiei de Luptă şi deslegarea a venit ca aceea a preotului pentru bolnavul ce nu poate posti.

Sbura pe pământ şi pintenii ţiuiau de-ţi intorcea capul oricât de surd ai fi fost.

Aveau sonoritatea sufletului mulţumit de rugăciunea îngânată printre dinţi.

Faţa-i era plină de lumină şi ochii văpăi de iad. La toţi ar fi spus că iar sboară şi nu pentru că sbura, ci pentru a-şi descărca mulţumirea aceea ce-i inundase sufletul.

Drumuri noui, paşi noui de goană, suflet nou, dureri şi lacrimi noui.

Formaţiile de He. 111 se desenau pe teren iar la mijlocul terenului un steag flutura în vânt.

Şi formaţiile una câte una, se legănau ca stolul de dropii spre joacă.

Cerul topea plumbul toamnei, în picuri mărunte şi dese, iar recele inţepa cu ghimpi de ghiaţă până în sufletul celui ce-şi deşira dela nas, fideaua laminată la ultima expresie.

— Ştefănescule, vezi ceva?

— Tu vezi?

— Nimic.

— Atunci? Şi Ştefănescu invârtea harta, când pe direcţia punctelor cardinale, când după bucăţica de pământ întrezărită prin spărturile norilor.

— După ceas, suntem aproape de liniile duşmane!

— Ştii bine?!? Şi pilotul vrând să-l necăjească, îi sgândărea jarul amorului propriu.

— Adică, vrei să-mi spui că tu mă duci pe mine şi eu stau aici ca un om legat la ochi?!? Şi Ştefănescu se posomora, rămânând pe gânduri.

Drumul prin nori părea lung şi fără sfârşit, singur ceasornicul le mai dădea noţiunea de timp, altfel păreau ani de rătăcire prin infern.

— De s'ar sfârşi odată şi cu perdeaua asta de catran, că mi s'a smolit sufletul în aşteptări!

— Răbdare, răbdare, omul e legat de drumuri şi drumurile sunt lungi şi pline de răscruci, mai bine spune-mi incot s'o apucăm?!?

— Hai-i...., şi Ştefănescu iar a incep să se uite în stânga, în dreapta, inapo la pilot, la cei din echipaj.

Stăteau cu toţii smeriţi. Trăgătorii posturi cu capul pe mitraliere, mecanic juca ochii pe aparatele dela bord, radi telegrafistul ciocănea la Morse şi avion îşi vedea de drum şi drumul nu se m termina.

— Acum nu mai e glumă, e timpul spargem plafonul la obiectiv şi Ştefănes a dat comanda.

Formaţiunile s'au înecat în oceanul plumb, abia târziu printr'o spărtură dest de mare, se vedea pământul, iar avioane se proectau pe nori ca nişte umbre m închise cu cari se amăgesc copiii nopţile lungi de iarnă, în bătaia focul din sobă.

Erau în apropierea obiectivului. Tir vijelios al duşmanului spărgea negura, apoi fumul exploziilor să întunece m mult pătura norilor.

Ştefănescu a făcut un semn spre bărb şi a prelungit buzele apropiindu-le deget.

Vroia să spună că au mers sforră obiectiv, dar vorba nu s'a mai auzit, că ochii ţinteau în vizor şi respiraţia i tăiase în timp ce degetele-i jucau pe la sator

— Drumul Ste...

Atât s'a mai auzit în casca celorlal echipaje ale formaţiilor şi avionul Ştefănescu a luat alt drum, spre pămâr

Se bălăngănea, mergea o bucată pe lin de sbor, apoi iar o apuca de bot sp pământ.

Toţi l-au urmărit o bucată de vreme.

— Poate ajunge în liniile noastre?

— Numai de-ar mai ţine, prea se băl băneşte, i-a rupt aripa sau comenzile!

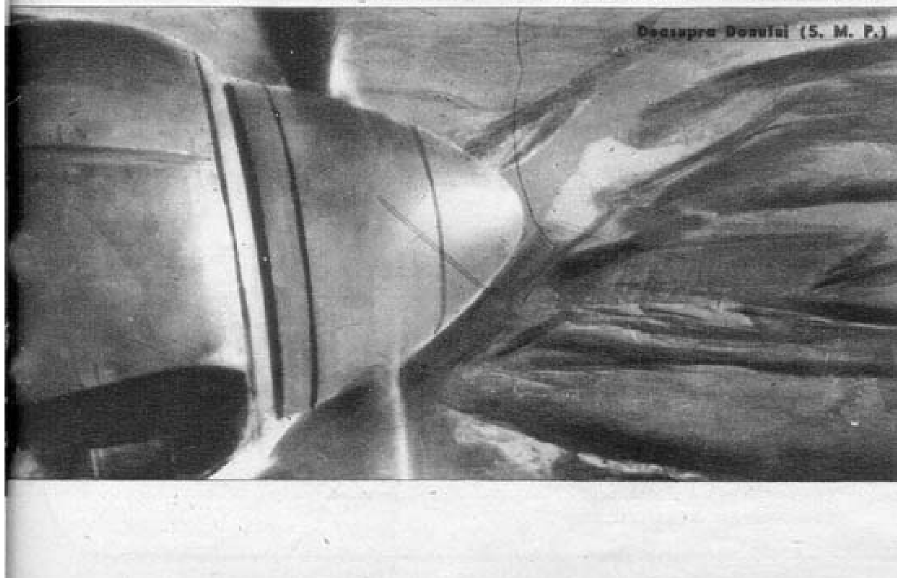
— Si dacă s'aruncă în paraşută?

— Ah! se văd două paraşute! De unc o fi bătând vântul! Paraşutele mergea domol pe făgaşul vânturilor şi sufletel celorlalţi le ţineau suspendate deasup pământului, doar doar, le vor trece hopu

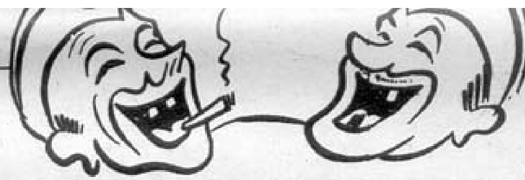
Uitaseră cu toţii de focul violent duşmanului şi îşi ţineau răsuflarea, să n intărească vântul şi să prelungească dru mul celor două umbreluţe.

Vânturile de s'ar putea comanda vân turilor şi drumurilor, ar fi acelea pe ca le vrea omul!

C. CORAVU



Deasupra Donului (S. M. P.)



Chipuri de sburători,

Văzute de unul de-al lor..





Generel av. esc. ENESCU RAMIRO





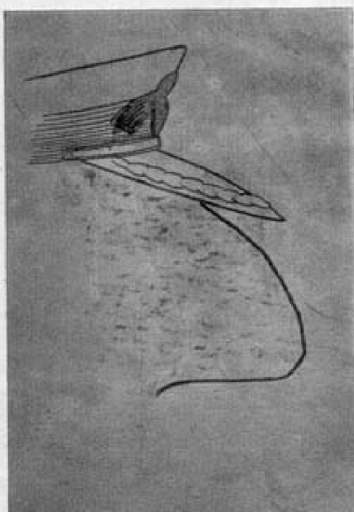
G-ral av, esc, IONESCU EMANUEL



Comandor av. DAVIDESCU



Comandor av. IONESCU AL. BECU



Comandor av. MĂCĂRĂSCU



Comandor av. GEORGESCU



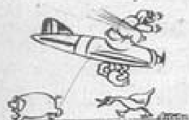
Cpt. av. CĂLINESCU M.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC versificat
și de GION animat

BONTUL

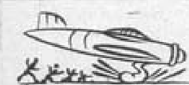
Cine oare nu-l cunoaște, e-o figură cu fior,
Ce o face 'ntotdeauna un simplist aviator.
Este-un fel de-aterisare șugubeață doar pe roți,



Cu o isbitură'n glie, ca să sari de zece coți.
Deci un fel de săritură cu viteză spre 'nainte.
Cu urmări și represalii, dacă n'ai să iei aminte.
Se măsoară spre știință la 'nceput modest cu pasul
Și-apoi cu bordeiul, casa, cu hangarul sau cu ceasul.
Câteodată se întâmplă și nu este de mirare
Că din bont poate să iasă și-un raid chiar foarte mare.

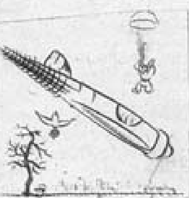
BONTISARE

e urmarea unui bont, o țopăială
Ca o minge asvârlită într'un joc cu invoială.



Se termină-ades cu bine, dacă bontul e „lucrat"
Câteodată însă soarta lasă avionul lat.
Am zis soarta, nu pilotul, căci el n'are nici-o vină
Deși cei ce stau de-oparte îi găsesc mereu pricină.
Bontul și cu bontisarea pot adesea ca să fie
Și la un pilot de clasă, mici figuri de-acrobație.
Ca poreclă bontul merge, de minune lângă nume,
Dând aceluia ce-l poartă o prestanță și renume.
Dar aceasta cu amploare, cititorul o găsește
In vocabularul nostru, când poreclele citește...

BLOCAT



termen plin de 'ngrijorare ce s'aude foarte rar.
Dar s'aude totuși bine, ba s'aude foarte clar.
El înseamnă o stopare, tocmai când nu te aștepți,
Cu așa o bucurie, zic piloții înțelepți,
Faci întâi cu limba-o cruce, zici în gând un Doamne-ajută
Și apoi cu bărbăție, te gândești la parașută.

BOMBĂ



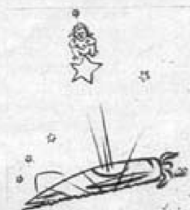
Cine oare n'o cunoaște, e un fel de pară care
Are'n ea în loc de sâmburi explosiv de forță mare,
Explosiv care dărâmă într'o clipă zece case
Iar din ce a fost 'nainte doară ruine poat'să lase.
Bomba, de-avion desigur, căci bombele pot să fie
Și 'n vorbirile curente cu 'nțeles de civilie.
Se lansează pe-obiective, cu precizii sută 'n sută
Dacă-a fost mai înainte, bineînțeles ochită.
Intre-aviatori există și expresia „bomba zilei"
Ori „bombistul", „bombagiul", ori „bombițele idilei"
Se mai spune pe-aerodroame, pomenindu-se mereu
Despre fetele mai grase, că sunt bombe de tip greu,
Sau acelea suple fine ce îți dau în trup fior
Că ar fi și ele bombe, dar de tipul mai ușor.
Cât privește despre cele mai plinuțe, toți o știu
Că 'n vorbire li se spune, că sunt tipul mijlociu.
Tot așa cuvântul bombă se plasează adecvat
Și la o bodegă mică cu renume deochiat.
Ori ce înțeles în fine i s'ar da spre 'ntrebuințare
Bomba de-avion rămâne singura cea de valoare.

BOMBARDAMENT



cuvânt curent ce s'aude'n orice loc
Și înseamnă ploaie care are'n stropi bombe și foc.
Un bombardament se simte, se aude și se vede
Iară pe terestru-l face tot curajul de și-l pierde.
Evitarea lui e clară, noaptea chiar, cu mult efect,
Dacă un oraș se 'mbracă într'un camuflaj perfect.

BURTĂ



termenul nu este singur la limbagiul aviatic,
El mai are și pe „pus pe" care-l însoțește practic.
„Pus pe burtă" deci înseamnă avionul așezat
Ca o barcă sfărâmată și întinsă pe uscat.
Cauza este normală, de-ai uitat trenul să-l scoți
Faci aterisaj pe burtă, ca planorul fără roți.
Câteodată se întâmplă, trenul să nu vrea să iasă
Și atuncea-un pus pe burtă e-o figură glorioasă...

(va urma)

INFORMAȚIUNI

M. S. REGELE MULȚUMEȘTE, PENTRU URĂRILE FĂCUTE, AERONAUTICEI REGALE ROMÂNE

Cu prilejul zilei de 8 Noembrie, Aeronautica Română a trimis prin d. General Jienescu Gh., subsecretar de stat al Aerului, următoarea telegramă de urări Majestății Sale Regelui:

„Majestății Sale Regelui MIHAI I

Sburătorii, Tunarii A. A. și întreg personalul din Aeronautică, Vă trimit prin mine, Majestate, respectuosul lor omagiu și urarea caldă de viață lungă pentru gloria Patriei și a Voastră personală.

General de Escadră Aviator,
Gh. Jienescu"

La această telegramă, s'a primit următorul răspuns:

„Vă mulțumesc din toată inima"

MIHAI R.

*

Cum sunt îngrijite mormintele aviatorilor noștri căzuți în Basarabia

Publicăm mai jos scrisoarea adresată de un vrednic slujitor al altarului, unei îndurerate mame al cărei fiu a căzut vitejește pentru patrie:

Gaidar, Jud. Tighina

Mult îndurerată Doamnă,

Citind rîndurile înduioșate pline de durere sufletească, dar în acelaș timp și de o bunătate divină, mi-am oglindit în sufletul meu pe mama bună și ideală.

A căzut fiul D-voastră pe altarul Patriei creștine în ziua de 27 Iunie 1941, la o mică depărtare de comună. In urma intervenției colegului său Sub.-Lt. aviator Ion Mihăilescu, mi s'a aprobat deshumarea și aducerea rămășițelor pământești spre a fi inhumate în curtea bisericii, ceea ce s'a făcut pe la începutul lunei Noembrie 1941.

Totul s'a făcut cu un fast religios, plin de recunoștință din partea întregei populații pentru sângele generos dat spre desrobirea fraților.

Prohodul s'a săvârșit în biserică în fața sicriului și după aceea a fost înhumat lângă altarul bisericei. Mult îndoliată Doamnă, îmi depun toată recunoștința, fiind întodeauna viu mișcat în sufletul meu pentru curățenia și sfințenia jertfei lor.

In fiecare Duminică și sărbătoare la Sf. Liturghie înălțăm rugăciuni pentru sufletele nobile ale Eroilor. Alături de fiul D-voastră sunt înhumați Sub.-Lt.-ții aviatori Banu Gheorghe și Ciobanu Constantin. Tot ce e cu putință ne străduim să facem pentru a eterniza jertfa lor.

S'a comandat în București la Așezământul Național „Regina Maria" pentru promovarea Cultului Eroilor, una troiță, pe care am cerut să fie înscrise numele Eroilor înhumați în curtea bisericei noastre. Dacă se poate vă rugăm să ne trimiteți fotografii pentru a le pune la locul de cinste. Totodată vă rugăm a ne comunica și dorința D-voastră, precum și sfaturile ce le veți găsi de cuviință pentru buna îngrijire a mormântului, la care noi vom răspunde cu cea mai mare bunăvoință și îngrijire, spre a alina măcar în parte sufletul îndurerat al unei mame.

Vă doresc ca bunul Dumnezeu să vă întărească, în durerea ce v'a cuprins.

Vă înțeleg și împărtășesc durerea familiei D-voastră pentru pierderea Eroului Lt. Dan Gaston.

Preotul NICOLAE PELIN

Revista „Aripi Românești" apare în condițiuni grafice excepționale, tipărită la fotorotogravură, cu copertile în culori pe hârtie specială Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentruca țelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 și 25 ale fiecărei luni.

DAN GASTON

ACTIVITATEA LARES-ului

(Urmare din pag. 17)

ră și că toate vor circula intens cu miile pe liniile aeriene naționale, internaționale și intercontinentale, din necesitatea imperioasă a consecințelor războiului de a nivela plusurile, surplusurile și deficitele de producție de toate categoriile.

Nu trebue uitat că bumbacul, că produsele de cafea, cauciuc, etc... sunt îngrămădite peste trebuinți în anumite centre din lume și că aceleași articole aproape lipsesc din altele.

Va mai răbda oare omenirea, după războiu, până se va termina fabricarea vapoarelor și reconstruirea lucrărilor complicate ale căilor ferate pentru a se aproviziona cu necesarul vieții de toate zilele, când va avea la îndemână mii de avioane de transport?

Dar se mai pune o întrebare pentru Țara noastră și, poate, pentru toate țările mici. In ce proporție ne vom putea instala pe marile și micile linii aeriene?

Răspunsul vine dela sine. Cine este prevăzător și va avea material de sbor în clipa păcii, numai acela va putea exploata cu temeiu liniile aeriene. Explicația este simplă. Care vânzător de avioane va sta de vorbă cu țările mici pentru a le oferi avioane, când cu aceleași avioane va putea să câștige el singur făcând exploatarea.

Conducătorul Statului nostru, clarvăzător ca întotdeauna și în dragostea sa nemărginită pentru Țară, a văzut încă de multă vreme situația și în această latură de activitate a Țării noastre. Din porunca Sa, încă de un an, tot necesarul, dela infrastructură și până la cele mai amănunțite nevoi de organizare, convenții, plasare pe linii aeriene, politică aeriană, sunt făcute așa încât nimic să nu ne poată surprinde...

In grija Sa ca societatea „Lares" să funcționeze în cele mai bune condițiuni, atât D-sa cât și inimosul și priceputul Subsecretar de Stat al Aerului, au dat societății o conducere ideală în persoanele componente ale Consiliului de Administrație, adică a domnilor: Ministru Ion Christu, directorul Direcției economice din ministerul Afacerilor Externe, fost ministru al Economiei Naționale și conducător al atâtor consilii economice din Țară și străinătate în trecut și prezent; Zănescu Aurel inginer, profesor la școala politehnică și director la căile ferate române, care infuzează dela vechea și solida organizare a căilor ferate, metode de lucru și de bună administrație; inginer Radu Teodoru director la C. A. M. un reputat aviator al războiului de întregire prin care se aduce experiența în administrație și priceperea în conducere a Ministerului de Finanțe; d. avocat Caribol Al., apreciat jurist și administrator la C. E. C. și Banca Națională, prin care aceste două instituțiuni ne dau aportul lor în materie de finanțe; d. avocat Ștefan Veron, fost șef la Serviciul Navigației în Aeronautica Comercială un număr apreciabil de ani și care a participat la numeroase întocmiri de convenții aeriene. Ca cenzori sunt domnii: Romulus Antonescu vechiu și apreciat contabil, avocat Gheorghiu din contenciosul Aerului și Marinei doctor în Științele Aeronautice la Roma și d. Costea Popa directorul contabilității C.A.F.A.

Cu această conducere superioară, cu directori atât de hârșiți în specialitate ca domnii: I. M. Popa de douăzeci de ani în Aeronautica Comercială și în exploatare de linii aeriene, cu inginerul Cocias de șase ani director în „Lares", cu inginerul comandor Frumosu fost ani de zile directorul tehnic al M. A. M. și fruntaș al inginerilor de aeronautică dela Paris, cu căpitanul aviator Traian Udrischi directorul exploatării unul din cei mai vechi și mai reputați piloți de linie, cu străluciții piloți de linie de reputație europeană: Max Manolescu, Bâzu Cantacuzino, Grozea, Gh. Ionescu, Gh. Tudose, St. Negoiță, Em. Giosanu, M. Ciobanu, V. Ghigortza și cu o îndrumare din partea directorului Aeronauticii Comerciale strălucitul inginer aeronaut comandorul Vasile Marcu, nu este posibil ca societatea „Lares" să nu aibă cea mai mare credință în viitorul său și nădejdea că va da și în această latură a aeronauticei, strălucire aripilor românești", a încheiat d. general Scarlat Rădulescu, declarațiile domniei sale pline de adânc sens românesc și cu limpezi concluzii de viitor.

Când am plecat dela domniasa, o armată întreagă de funcționari, piloți, tehnicieni, așteptau să dea raportul de activitate și să primească dispozițiuni.

Incheerea unei asemenea discuțiuni nu a putut să îmi dea decât tăria sentimentului că societatea „Lares" merge pe un drum în sus, sentiment pe care îl împărtășesc bucuros cititorilor noștri.

„ARIPI ROMÂNEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.
Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: lei 3000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15. Girant responsabil: C-dor av. rtg. AL. DEMETRESCU

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București, — Tipărită în ziua de 25-XI-942.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920|1942 a Direcției Generale P. T. T.

Curiozităţi

■ **Ştiaţi că:** Cel care a construit canalul Panama a fost un inginer necunoscut căruia nu i s'a găsit încă numele?

■ **Primul** om care a văzut „pacificul" a fost spaniolul Nunez de Balboa?

■ **Provincia** Toscana, din Italia a dat cei mai mulţi oameni de seamă ai acestei ţări precum şi ai lumei întregi?

■ **Inventatorul** prafului de puşcă este călugărul german Swarz mort în 1354?

■ **Inventatorul** lumânărilor de stearină este chimistul francez Chevreuil.

■ **Cel** care a isbutit pentru prima dată să descifreze hieroglifele a fost francezul Champollion (1790-1832).

■ **Piramida** regelui egiptean Cheops este mai înaltă decât piramida celorlalţi 2 regi Kefren şi Mikerinos cu 1,5 m.?

■ **Ioan Bob**, episcopul românilor uniţi din Transilvania este fondatorul primului dicţionar poliglot? (1739-1830).

■ **Biserica-Albă** mai este numele unui oraş din Banat renumit în vinuri?

■ **Pieile roşii** sunt astfel numiţi, fiindcă îşi vopsesc corpul cu pământ roşu, coloarea lor adevărată fiind ca ciocolata.

■ **Piniu cel Bătrân**, naturalist şi învăţător roman a murit din pricina curiozităţii mari de a vedea cauzele erupţiei Vezuviului de mai aproape, curiozitate care i-a întunecat gândirea?

■ **Proteze pentru animale**. De curând s'a făcut în grădina zoologică din Lipsca o experienţă interesantă; s'a încercat să se menţină în viaţă un crocodil rănit, făcându-i-se o proteză a fălcii. (E.S.S.).

■ **Un orăşel** cu numele de „Şi". Lângă Krems pe Dunăre există un orăşel mic care posedă numele ciudat „Und", ceeace înseamnă „şi". De aci vine şi expresia germană: „Krems Şi Stein sunt trei oraşe". (E.S.S.).

■ **Premiul Villa Romana**. Premiul Villa Romana pe 1942 a fost decernat pictorului Oskar Kreibich din Praga şi sculptorilor Hubert Nicolaus Lang din Muenchen şi Paul Egon Schiffers din Frankfurt (Main). (E.S.S.).

■ **Populaţia Finlandei**. Din 1930, numărul populaţiei Finlandei s'a ridicat cu 220.150 de persoane la 3.878.217 de cetăţeni, dintre care 2.695.617 se găsesc la ţară, 880.266 finlandezi, deci 22,7 la sută trăiesc în oraşe. 90 la sută din populaţie vorbesc limba finlandeză, iar 9,6 la sută limba suedeză, în timp ce 14.098 finlandezi au o altă limbă maternă. (E.S.S.).

■ **Sticla** solubilă din cremene. La Copenhaga au fost făcute experienţe pentru fabricarea sticlei solubile din cremene. Experienţele au dat rezultate atât de strălucite, încât se va începe în curând fabricaţia în mare. Procedeul, foarte interesant, este următorul: Cremenea este amestecată cu natron şi leşie de potasiu, şi dizolvată. Massa aceasta se încălzeşte, se adaogă apă şi se filtrează. Sticla solubilă este folosită ca mijloc de conservare pentru ouă, în industria culorilor şi în industria de hârtie şi ciment. La turnarea blocurilor de ciment s'a obţinut prin adaos de sticlă solubilă o uscare mai rapidă. Şi în spălătorii sticla solubilă este întrebuinţată pentru economisirea săpunului. Sticla solubilă este fabricată în mod obişnuit din cuarţ şi sodă, fiind nevoie de o mare cantitate de combustibil, în timp ce procedeul de fabricare descoperit acum necesită cantităţi mult mai reduse de combustibil (E.S.S.).

■ **15 naşteri** în ora 25-a. La Roma s'au născut în intervalul dintre orele 2 şi 3 noaptea, în ziua de 1 spre 2 Noembrie 15 copii. Prin aceasta ¼ din copiii născuţi în acea zi la Roma şi-au ales această oră ciudată, în care s'a introdus din nou orariul de iarnă în Italia. In această zi Roma a înregistrat 65 de naşteri faţă de 27 cazuri de moarte. (E.S.S.).

■ **Inaugurarea** tunelului submarin japonez. — După o muncă de şase ani, depusă de 3 milioane de lucrători, de curând primul tren cu pasageri a trecut prin tunelul submarin Kwangmon, care leagă insula principală japoneză cu insula Kyushiu. Prin aceasta s'a inaugurat oficial circulaţia pe această importantă cale de comunicaţie. Festivitatea de inaugurare a avut loc în prezenţa a mii de demnitari şi personalităţi ale vieţii publice, la gara din Shimonoseki. (E.S.S.).

■ **Un pian** nou cu sunet de harfă. In fabrica de piane din Turnau a fost construit un instrument muzical cu totul nou. Este vorba de un pian cu o harfă instalată, care se pune în funcţiune cu ajutorul unei pedale speciale. Noul instrument a stârnit un mare interes printre concertişti. (E.S.S.).

■ **Simbolurile** puterii împăraţilor japonezi. Cele trei simboluri ale puterii împăraţilor japonezi sunt o oglindă, un colier şi o sabie. (E.S.S.).

■ **Ziua Crucii** serbată la 14 Sept. vine dela intrarea triumfală a lui Heracliu, împăratul imperiului din Răsărit, în Ierusalim la anul 629 şi reaşezarea Sfintei Cruci pe Sfântul Mormânt, cruce pe care Perşii o luaseră.

■ **Lentila** marelui observator depe muntele Palomar (America) a avut nevoie de 1 an ca să se răcească.

■ **Turnul** din Pisa este aplecat din cauza unui isvor subteran. Pentru a nu cădea este nevoie zilnic ca o pompă să scoată apa.

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, elevi, studenţi, personalul din aeronautica militară şi civilă; ofiţerii, subofiţerii şi trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Preţul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

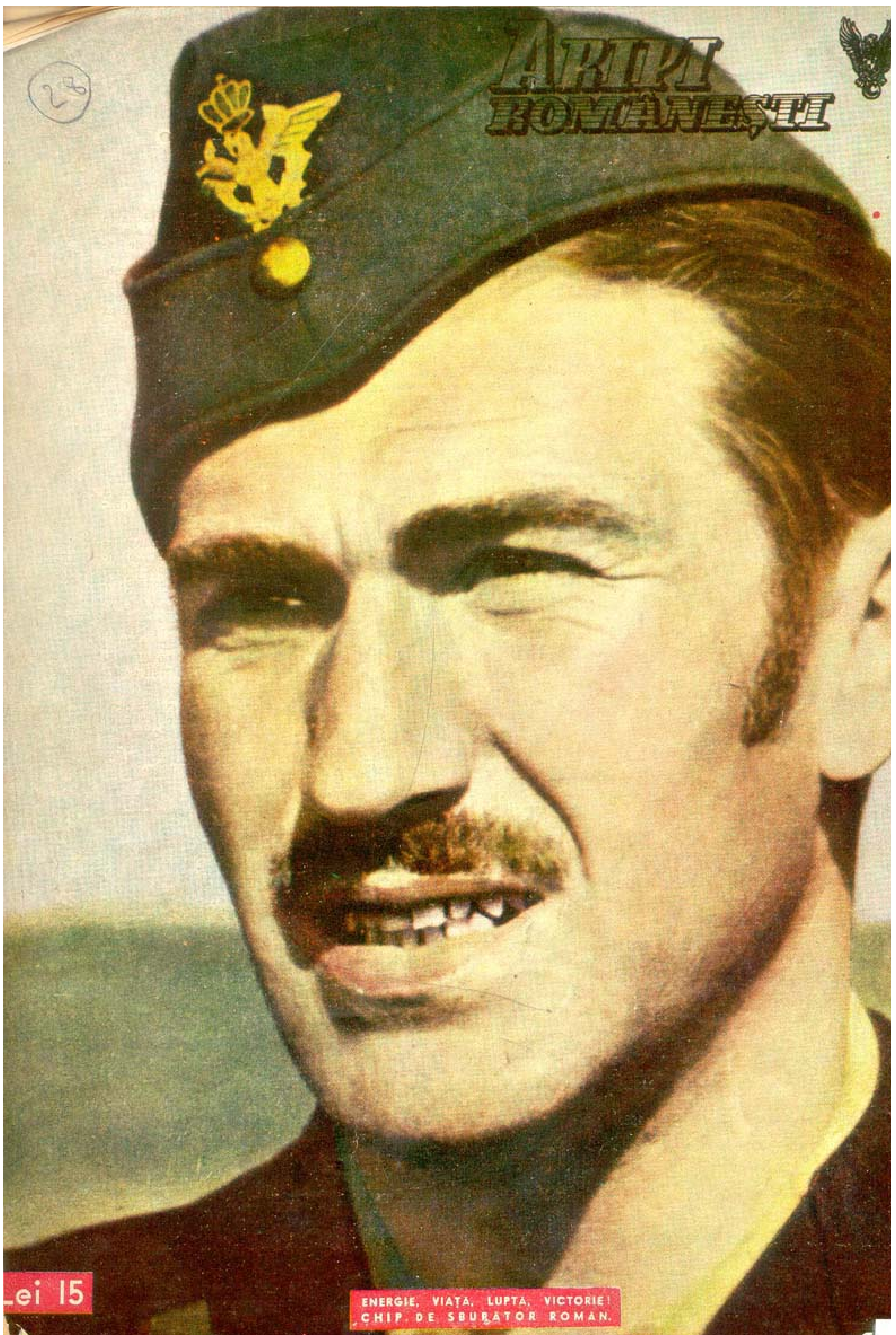
● Domnii abonaţi care doresc să-şi achite abonamentul, o pot face, trimiţând suma pe adresa administraţiei revistei, în str. Sărindar Nr. 9 Et. I Bucureşti.

● Domnii abonaţi care nu primesc revista, deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe administraţia revistei, printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebue semnalate administraţiei revistei, pentru ca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra rambursa, la cererea celor interesaţi.

● Toţi domnii abonaţi la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Româneşti"* până la expirarea termenelor făcute, în preţul acelor abonamente.



ENERGIE, VIAȚA, LUPTA, VICTORIE!
CHIP DE SBURATOR ROMAN.